Avion et nucléaire, un mélange détonant

ÉNERGIE L'absence de débat politique sur les tests de résistance terroriste pose question

▶ Des doutes réels sont mis en avant sur la capacité de résistance des centrales belges à un crash d'avion.
▶ Le cœur de la centrale n'est pas l'unique cible potentielle pour une éventuelle agression.

Les centrales nucléaires belges peuvent-elles résister au choc d'un Airbus ou d'un Boeing qui viendrait s'écraser à pleine vitesse sur leurs points névralgiques ?

Le 24 mars dernier, l'Airbus A320 de la Germanwings s'écrasait au-dessus de Seynes-les-Alpes. Plusieurs associations antinucléaires du sud-est de la France ont calculé que lors de sa descente, l'avion se trouvait à moins de sept minutes de vol du site nucléaire de Cadarache, à huit minutes de ceux de Marcoule et de Tricastin. Lancé à ses trousses, un Mirage de la base d'Orange n'aura pu empêcher le crash. Pas sûr qu'il aurait pu s'interposer si le pilote avait choisi l'un des sites nucléaires pour son macabre détournement.

En Belgique, un tel scénario n'est pas exclu, même par Electrabel, l'exploitant des centrales. Ce dernier minimise cependant l'impact d'un tel accident, indiquant dans un rapport que pour les plus vieilles centrales, des *« projectiles »* pourraient pénétrer *« à l'intérieur de l'enceinte »* du réacteur mais sans *« nécessairement »* produire de dégâts aux éléments clés de la centrale. Un adverbe qui laisse pantois.

Entre l'aéroport de Bierset et la centrale de Tihange, la distance est négligeable. Qu'un membre de l'équipage des gros cargos qui décollent chaque nuit de l'aéroport liégeois décide de fondre sur les centrales toutes proches et aucune intervention de sécurité ne pourrait être lancée à temps.

La Belgique a pourtant fait des efforts pour sécuriser ses sites nucléaires. Des investissements auxquels n'ont pas toujours consenti nos voisins français. *« Les centrales ont été conçues dès leur origine pour résister aux chutes d'avions,* indique Marielle Rogie, la directrice du Forum nucléaire, le lobby pro-nucléaire belge. *La Belgique est un des seuls pays à l'avoir fait ».*

Certes. Mais on peut cependant s'interroger sur le type d'accident d'avion qui avait été envisagé. A l'époque, le modèle retenu était un petit avion de tourisme, le Cesna. *« Les tests de résistance ont depuis été réévalués,* rétorque Marielle Rogie. *Lors des récents tests de résistance, c'est un Boeing 737 qui a été pris en considération ».*

« Une chute d'avion n'est pas totalement évitable mais est peu probable, note pour sa part Sébastien Berg, le porte-parole de l'Agence fédérale pour le contrôle nucléaire (AFCN). *Et à l'exception des centrales les plus anciennes, les réacteurs sont protégés par une double enceinte. Une protection renforcée qui est assez unique pour la Belgique ».*

Un sentiment de sécurité que ne partage guère Eloi Glorieux, spécialiste du dossier nucléaire chez Greenpeace Belgique. *« Dans les années nonante, lorsque j'avançais l'hypothèse d'un accident nucléaire causé par un avion, les spécialistes s'étranglaient de rire. Après le 11 septembre, ils riaient déjà beaucoup moins. Et aujourd'hui, ils se demandent discrètement si la prochaine fois, ce ne sera pas une centrale qui pourrait être ciblée par un pilote. D'autant qu'il n'est pas nécessaire de toucher le cœur du réacteur pour provoquer une catastrophe nucléaire. Si on atteint les installations de refroidissement, beaucoup moins protégées, il ne restera qu'à espérer que le système de secours fonctionnera efficacement. On a vu qu'à Fukushima, ça n'a pas été une réussite ».*

De son côté, l'association militante Stop Tihange estime que l'un des maillons faibles des centrales est à chercher du côté des « piscines ». *« C'est l'endroit où l'on achève le processus de refroidissement du combustible,* explique son porte-parole, Léo Tubbax. *Elles sont protégées mais dans le cas de Tihange et de Doel 1 et 2, elles ne sont pas "bunkérisée" comme le sont les réacteurs ».*

L'AFNC tempère. *« Ce sont des bâtiments relativement bas,* explique Sébastien Berg. *Il faudrait qu'un avion se présente presque à la verticale pour cibler cette partie de l'infrastructure. Avec la vitesse de l'avion, atteindre un objectif aussi précis serait compliqué. De plus, il y a des pylônes et d'autres structures qui dévieront probablement l'appareil ».*

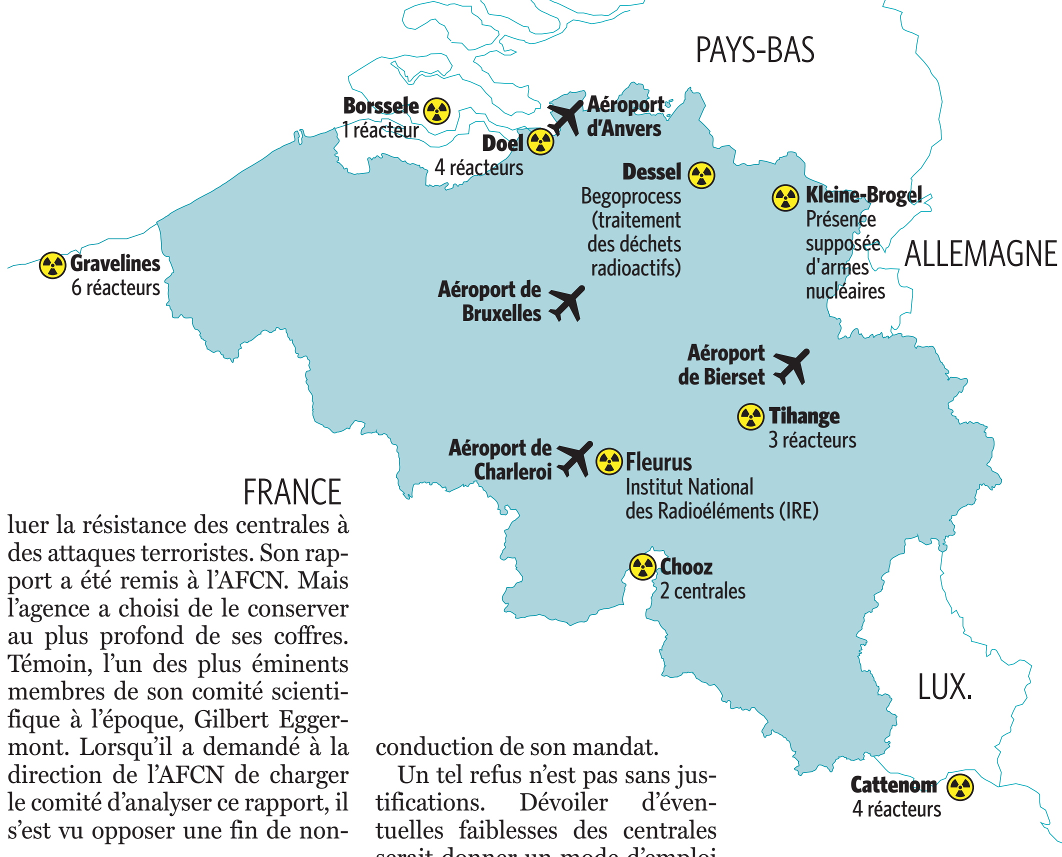
Greenpeace se montre également très critique avec la méthodologie des tests de résistance. *« Les calculs d'impact ont pris en compte une épaisseur de béton d'environ 120 centimètres, pour les anciennes centrales de Doel,* note Eloi Glorieux. *C'est la valeur théorique qui figure sur les plans. Mais des rapports officiels ont montré que l'effritement du béton laisse parfois des trous de trente centimètres. Ça n'a pas été pris en compte. C'est invraisemblable ».*

D'autres zones d'ombre nourrissent l'inquiétude. En parallèle avec les tests de résistances civils, la Belgique avait chargé Electrabel de réaliser des tests pour évaluer la résistance des centrales à des attaques terroristes. Son rapport a été remis à l'AFCN. Mais l'agence a choisi de le conserver au plus profond de ses coffres. Témoin, l'un des plus éminents membres de son comité scientifique à l'époque, Gilbert Eggermont. Lorsqu'il a demandé à la direction de l'AFCN de charger le comité d'analyser ce rapport, il s'est vu opposer une fin de non-recevoir. *« J'ai également demandé qu'un groupe de responsables de l'AFCN et de spécialistes de la protection antiterroriste des bâtiments publics puisse évaluer ce document. Cela m'a également été refusé »,* regrette Gilbert Eggermont. Il reconnaît qu'il s'agit de l'une des raisons pour lesquelles il n'a pas demandé la reconduction de son mandat.

Un tel refus n'est pas sans justifications. Dévoiler d'éventuelles faiblesses des centrales serait donner un mode d'emploi un peu trop explicite à des personnes mal intentionnées. Mais cependant l'absence de débat sur ce rapport pose une question lancinante : comment les responsables politiques, au Parlement, notamment, pourront-ils prendre à l'avenir des décisions informées sur l'avenir du nucléaire belge sans avoir entre les mains les éléments les plus sensibles concernant sa sécurité. ■

ALAIN JENNOTTE

« Une chute d'avion n'est pas totalement évitable mais est peu probable » SÉBASTIEN BERG, AGENCE FÉDÉRALE DE CONTRÔLE NUCLÉAIRE



REPÈRES

850 km/h
La vitesse de croisière d'un avion dans l'espace aérien belge. Elle serait un peu inférieure juste avant l'impact.

250 km/h
La vitesse moyenne lors de l'atterrissage en conditions optimales.

1.000 pieds
Soit environ 300 mètres. C'est l'altitude minimale imposée lors du survol d'une centrale.

2
C'est le nombre d'avions de chasse F16 qui sont dédiés à la sécurité de l'espace aérien belge.

27 km
C'est la distance entre l'aéroport de Bierset, près de Liège et la centrale de Tihange.

30 km
C'est la distance entre les six réacteurs de la centrale de Gravelines, en France, et la Panne, à la côte belge. Ces réacteurs sont dotés d'enceintes à simple paroi.



A Doel, les infrastructures se trouvent en terrain plat au bord de l'Escaut. Un boulevard potentiel pour une attaque aérienne. © BELGA

Une sécurité aérienne qui semble bien fragile

Que peut-on dire concrètement de la résistance des centrales et des règles en vigueur pour leur survol ?

1 Enceintes à géométrie variable. Les plus anciens réacteurs (Doel 1 et 2 ainsi que de Tihange 1) n'ont qu'une simple enceinte de protection autour de leur réacteur. Dans le cas de Tihange, on a construit des casemates à l'intérieur de l'unique enceinte pour renforcer la protection.

Les autres réacteurs sont dotés d'une enceinte double, capable de résister à des impacts beaucoup plus violents. Si Doel 1 et 2 devaient être prolongés de dix ans, comme le souhaite le gouvernement, le renforcement de ces protections serait probablement rediscuté. Mais on n'en est pas encore là.

La disposition des bâtiments sur le site et la présence de doubles enceintes pour certains réacteurs font que les conséquences seront moindres sur les parties critiques des sites. La Belgique est d'ailleurs l'un des seuls pays d'Europe à avoir investi dans cette protection par des enceintes doubles.

2 Voler au-dessus d'une centrale est autorisé. Le survol des centrales est permis pour les avions civils, à condition que leur altitude soit supérieure à 1.000 pieds, soit environ 300 mètres, explique-t-on à la Division générale des transports aériens. Suivant le site nucléaire concerné, cette altitude doit être respectée dans un périmètre de quelques kilomètres, qui varie suivant le site concerné.

« Les centrales de Tihange se trouvent à 27 kilomètres de l'aéroport de Bierset, rappelle Léo Tubbax, le porte-parole de l'association militante Stop Tihange. *En fonction de la direction des ventes, des vols au-dessus de la centrale, tant au décollage qu'à l'atterrissage sont très réguliers. »*

3 La procédure Renegade. Si un appareil dévie de sa route, Belgocontrol entre directement en contact avec le pilote. En cas d'impossibilité d'établir la communication, deux avions de chasse F16 de la Défense nationale décollent instantanément. Des militaires sont détachés auprès de Belgocontrol pour assurer la liaison entre le contrôleur du trafic aérien et la Défense.

« Dès cet instant, on entre dans une procédure de sécurité qui porte le nom de code Renegade et qui se fait en coordination au niveau du Benelux, explique Tony Langone, le porte-parole du ministre de la Défense, Steven Vandeput (N-VA). *La première phase est de retrouver la trace de l'appareil, s'il n'est plus dans le champ des radars. Le premier objectif est d'établir un contact visuel entre les pilotes. Si la communication ne peut être établie, l'un des F16 va faire des tirs de sommation. Ce n'est que dans une phase ultime que l'on peut faire feu sur l'appareil. Une décision extrême qui ne peut être prise que par le Premier ministre, en concertation avec le ministre de l'Intérieur et celui de la Défense. »*

On peut cependant légitimement se demander si la décision de faire exploser en vol un appareil éventuellement chargé de passagers et dont les débris risquent de s'écraser sur des zones très peuplées pourrait être prise et surtout, prise dans un délai aussi bref. ■

A.Je.